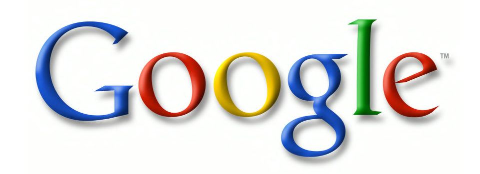

Google



A PROPOS

DU BARRAGE DE L'ESCAUT

PAR

M^R. J. W. VAN LANSBERGE

CHARGÉ D'AFFAIRES DE S. M. LE ROI DES PAYS-BAS, CHEF DE CABINET DU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

LA HAYE
MARTINUS NIJHOFF.

1867.




SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
ET ECCLESIAE CHRISTO
VE RI TAS



A PROPOS DU BARRAGE DE L'ESCAUT.

A PROPOS

DU BARRAGE DE L'ESCAUT

PAR

Mr. J. W. VAN LANSBERGE

CHARGÉ D'AFFAIRES DE S. M. LE ROI DES PAYS-BAS, CHEF DE CABINET
DU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

LA HAYE
MARTINUS NIJHOFF.

1867.

De tout temps l'Escaut semble avoir été prédestiné à être l'objet de contestations entre les peuples dont il traverse le territoire. — En ce moment même il a, grâces à nos voisins de Belgique, une fois de plus l'avantage d'occuper l'attention publique et pour peu que cela continue nous risquons de voir se ranimer à son intention des passions heureusement calmées et renaitre de vieilles dissentions entre deux peuples maintenant amis, sans compter les embarras d'un autre genre que cette affaire peut leur causer à tous deux et dont malheureusement on ne calcule pas assez la portée en Belgique.

Certes l'Escaut est un beau fleuve et il vaut bien la peine qu'on se constitue son protecteur, mais est il bien réellement menacé et la question en litige entre les Pays-Bas et la Belgique a-t-elle bien l'importance qu'on lui attribue et merite-t-elle qu'on lui sacrifie le maintien de la bonne harmonie entre ces deux peuples voisins? Nous ne le croyons pas.

A entendre les Belges la Néerlande se livrerait à une violation flagrante du droit international et des traités, la navigation de l'Escaut, pour laquelle les nations maritimes ont montré tant de sollicitude et se sont imposé de si grands sacrifices serait sérieusement menacée, Anvers courrait vers sa ruine, et il ne resterait à la Belgique qu'à invoquer l'intervention des Puissances qui ont contribué au rachat du péage de l'Escaut afin d'écarter ces désastres.

Ces déclamations, commentées dans les chambres et dans la presse belges sont continuellement reproduites par les journaux étrangers qui, comme cela arrive généralement se mettent du côté de celui qui crie le plus fort, et il en résulte que l'opinion publique, ne recevant ses impressions que d'un côté, s'égare de plus en plus au profit des prétentions de la Belgique et au préjudice de ce que nous croyons être l'intérêt universel. Les journaux hollandais publient il est vrai de nombreux articles, dans lesquels la question est representée sous son vrai point de vne, mais malheureusement ces articles étant rédigés en hollandais, la presse étrangère ne s'en occupe guères. — Si nous ne pouvons pour cette raison lui en vouloir de ne pas avoir appliqué jusqu'ici la règle *audi et alteram partem*, nous espérons qu'elle voudra bien jèter un coup d'oeil sur les lignes suivantes, dans lesquelles nous n'avons nullement l'intention de traiter à fond toutes les questions qui se rattachent à la navigation de l'Escaut, mais dont le but est simplement de rétablir quelques faits représentés sous un faux jour et de ramener l'opinion publique dans la voie d'ou les efforts de la Belgique tendent à la faire dévier.

I.

Et d'abord, il importe de constater de quoi il s'agit. Les Pays-Bas ont ils l'intention, comme l'affirmait dernièrement un Journal anglais, d'empêcher la navigation de l'Escaut, c'est à dire de la voie qui mène d'Anvers à la mer du Nord? A defaut d'autres arguments pour prouver dès à présent l'absurdité d'une pareille insinuation, il suffira de faire observer que la Néerlande a elle-même le plus grand intérêt à conserver la navigabilité d'un fleuve qui baigne une partie de son territoire et qui est une des grandes artères de son commerce.

Quelles sont donc les mesures qui motivent les plaintes formulées par la Belgique?

Les Pays-Bas voulant, dans l'intérêt du commerce général, ouvrir une nouvelle voie de communication vers l'Allemagne ont décrété la construction d'un chemin de fer de Flessingue à Bergen-op-Zoom. Pour l'établissement de ce chemin de fer il est indispensable de construire un barrage qui relie l'ile de Sud-Bevelande à la terre ferme en comblant une des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, connue sous le nom d'Escaut Oriental. Il ne s'agit dont nullement du véritable Escaut, c'est à dire du fleuve qui coule d'Anvers vers le nord, forme vers Bath un coude et se jette au dessous de Flessingue dans la mer du Nord, le seul qui serve à la navigation maritime et auquel les stipulations du traité de Vienne soyent applicables, mais d'une eau intermédiaire qui de tout temps a offert beaucoup de difficultés à la navigation et dont l'envâsement toujours progressif semble dans un temps donné devoir rendre l'accès complètement impossible.

On voit seulement quel parti a été tiré de son homonymité avec le véritable Escaut pour dérouter l'opinion publique.

La construction de cette voie ferrée a été projetée depuis nombre d'années. Déja en 1846 une compagnie Zélandaise en demanda la concession. C'est aussi de cette époque que datent les premières réclamations de la Belgique. Seulement ces réclamations portaient alors moins sur le danger d'ensablement de l'Escaut que sur la conservation de la route d'Anvers vers le Rhin, stipulée par le traité de 1839 et qu'elle prétendait sérieusement menacée par le barrage projeté de l'Escaut Oriental. On eut beau objecter de notre part que parmi les travaux à effectuer pour l'établissement du chemin de fer figurait le percement d'un canal qui devait remplacer la voie que l'on voulait combler et dont l'ouverture à la navigation devait précéder la construction du barrage; que par consequent les Pays-Bas remplissaient d'une manière plus que suffisante le devoir qui leur incombait en vertu du § 8 de l'art. 9 du traité de 1839, d'assigner à la navigation belge, au cas ou des travaux d'art rendraient la voie de navigation indiquée impracticable une voie aussi sure, aussi bonne et aussi commode. La Belgique, qui ne voulait pas être convaincue, refusa de se rendre à ces arguments prétendant que de l'avis de ses ingénieurs les plus capables la route que les Pays-Bas comptaient assigner à la navigation belge, au lieu d'être aussi bonne, aussi sure et aussi commode que celle qu'on allait supprimer, offrait des inconvénients tellement graves que jamais elle ne pourrait être d'aucune utilité au commerce de transit vers le Rhin.

Cette phase de la question nous parait d'autant plus digne d'être prise en considération qu'elle peut servir de

mesure à l'importance que l'on peut accorder aux arguments avancés par les ingénieurs belges, auxquels nous ne voulons du reste pas contester de grandes capacités, mais qui aussitôt qu'il s'agit de l'Escaut semblent ne pas devoir être heureux dans leurs appréciations.

Après que les efforts tentés par l'industrie privée pour doter notre pays de cette nouvelle voie ferrée eurent échoué la législation des Pays-Bas en décréta la construction aux frais de l'Etat et le canal de Sud-Bevelande, commencé déja en 1857 par une compagnie Anglaise, fut repris par l'Etat et achevé dans le courant de l'été passé.

Voici maintenant quels sont les résultats pour le commerce de l'ouverture de cette nouvelle voie de communication. D'après un relevé publié dans le journal officiel du 19 Janvier dr. depuis l'ouverture du canal le 15 Octobre dr. jusqu'au 31 Décembre, 1450 navires à voiles jeaugeant 81,802 tonnes et 51 bateaux a vapeur jeaugeant 8161 tonnes, ont été déclarés à l'écluse de Hansweert tandis que 1569 navires à voiles jeaugeant 82.178 tonnes et 46 bateaux à vapeur jeaugeant 7356 tonnes ont passé l'écluse de Wemeldinge. Pendant cette période l'Escaut Oriental a été traversé tant à la remonte qu'à la descente par 724 navires à voiles, jeaugeant 49.569 tonnes et par 43 bateaux à vapeur jeaugeant 7196 tonnes. On voit par là quelle est en réalité la voie la plus sure et la plus commode. — Les patrons des barques et navires qui font régulièrement le voyage d'Anvers à Rotterdam et vice versa sont du reste unanimes à reconnaitre les avantages de la nouvelle voie et il n'est pas nécessaire d'être ni marin ni ingénieur pour comprendre qu'une route également profonde et large sur toute son étendue, navigable à toute heure et par tous les temps, est préférable à une voie guéable deux fois

par jour et dont la navigation devient chaque année plus difficile. Et pourtant si la Néerlande s'était laissée influencer par le jugement émis par MM. les ingénieurs belges, la navigation se verrait frustrée de cette magnifique route dont la ville d'Anvers sera la première à profiter et qui ouvre un nouvel avenir au commerce de transit entre la Belgique et le Rhin.

Nous venons de dire que le projet d'établir un chemin de fer de Flessingue à la terre ferme, abandonné momentanément après la dissolution de la Compagnie Zélandaise, ne fut repris qu'en 1860 lors de l'adoption par la législature de la loi relative au réseau de chemins de fer de l'Etat, mais nous omettions de parler d'un autre incident assez curieux et qui ne manque pas d'avoir son importance pour la juste appréciation de la question.

En 1853 une Compagnie Belge adressa au Gouvernement Néerlandais une demande en concession pour un chemin de fer de Flessingue à Bergen-op-Zoom, pour la construction duquel l'endiguement d'une partie de l'Escaut Oriental était également nécessaire. Eh bien, le Gouvernement Belge, oubliant tout à coup ses appréhensions pour la navigabilité de l'Escaut et de ses embranchements, fit appuyer officieusement à la Haye cette demande en concession. Le Gouvernement Néerlandais ne l'ayant pas admise la Belgique reprit son système d'opposition quand même contre la réalisation du projet Néerlandais. Nous disons opposition quand-même, car à mesure qu'on parvient de la part de la Néerlande à écarter une objection, la Belgique en soulève une nouvelle. Premièrement c'était la navigation des eaux intermédiaires qui etait menacée par le barrage, aprés c'était l'ensablement de l'Escaut entre Anvers et Bath qui devait en être la conséquence, maintenant c'est l'ensablement de

l'Escaut en aval de Bath que l'on craint. Il n'y a pas de raison pour que cela finisse jamais. Mais nous objectera-t-on et cela a été répété à satiété dans les chambres Belges et dans les journaux: la preuve que nous ne voulons pas empêcher la construction de votre chemin de fer est que nous ne nous opposons nullement à l'établissement d'un pont qui puisse remplacer le barrage projeté. Ceux qui raisonnent ainsi ou ne connaissent pas eux mêmes la rivière sur laquelle ils veulent construire un pont, ou tachent de mettre le public de leur côté en faisant une proposition qui a l'air d'être une preuve de leur esprit de conciliation mais qu'au fond ils savent être difficilement réalisable. En effet la construction d'un pont sur l'Escaut Oriental est subordonnée à des difficultés techniques tellement grandes et oscasionnerait des dépenses si concidérables qu'aucun Gouvernement n'oserait la proposer aux chambres. D'ailleurs il n'est pas démontré que l'établissement de ce pont ne causerait pas des atterrissements qui au bout d'un certain temps auraient un résultat complètement identique à celui de la construction du barrage.

Est ce à dire pour cela que nous partagions complètement l'avis de ceux qui prétendent que les réclamations de la Belgique n'ont d'autre but que de nous empêcher d'achever le chemin de fer de Flessingue vers l'Allemagne dont elle craint la concurrence pour ses propres voies ferrées? Nous croyons que, si au commencement tel a été en effet le motif qui a guidé le Gouvernement Belge, on ne peut admettre que le Cabinet actuel, qui a inauguré pour la Belgique l'ère de la liberté commerciale et nous suit maintenant si résolument dans la voie que nous lui avons tracée, ait des vues aussi étroites et aussi mesquines.

Le Gouvernement Belge aurait il alors les intentions

malveillantes que quelques uns de nos compatriotes lui attribuent ? Nous sommes au contraire convaincus de la sincérité des témoignages d'amitié que nous avons reçu de sa part dans les dernières années et dont Mr. Rogier a pris l'initiative. — Le Cabinet actuel a tout bonnement vu la question entamée par ses prédécesseurs, il s'est trouvé en outre aux prises avec le mouvement causé par suite des appréhensions du commerce d'Anvers concernant la détérioration de l'Escaut et au lieu de chercher à se renseigner d'une manière impartiale sur le véritable état des choses et de détruire à son tour les idées erronées répandues à ce sujet dans le public, il a craint de compromettre sa popularité en résistant à la pression qui etait exercée sur lui et a continué un débat dont il ne peut attendre aucun résultat pratique.

II.

Mais revenons aux réclamations belges elles-mêmes. Que veut la Belgique? Comme nous l'avons dit déjà en passant, laissant de côté les objections faites par elle à une époque antérieure par rapport à la navigation des eaux intermédiaires, elle s'oppose maintenant au barrage comme devant nuire à la navigabilité de l'Escaut. — Cette tactique ne manque pas d'habileté parceque la navigation des eaux intermédiaires étant plutôt une affaire privée entre les Pays-Bas et la Belgique les autres nations n'y sont pas intéressées directement, tandis que l'Escaut est un des fleuves dont la navigation a été déclarée libre par le congrès de Vienne et auxquels sont

applicables les règles admises par les art. 108—117 de l'acte général dudit congrès. — En restreignant donc ses réclamations à l'Escaut proprement dit elle espére y intéresser fes autres nations maritimes et en faire une question internationale. Le rachat du péage de l'Escaut effectué simultanément rendait cette tactique encore plus avantageuse pour la Belgique, car elle entrevoyait la possibilité de profiter de ce que les nations maritimes s'étaient soumises à un sacrifice pécuniaire dont le resultat était de faire rentrer une somme considérable dans le trésor Néerlandais, pour leur faire accroire que la Néerlande avait contracté par suite de ce rachat de nouvelles obligations vis-à-vis d'elles. Et malheureusement cette tactique n'a que trop bien réussi. Par suite d'un certain mirage le public en France en Angleterre en Allemagne s'est imaginé que le rachat du péage de l'Escaut avait tout à coup apporté des modifications dans l'état des choses existant; que les nations qui y ont contribué avaient fait un sacrifice en faveur des Pays-Bas et que par contre, ceux-ci avaient contracté de nouvelles obligations vis-à-vis de ces nations. Il suffira d'un simple exposé des faits pour détruire ce mirage et les conséquences que la Belgique tâche d'en tirer.

Le § 3 de l'art. 9 du traité de 1839 établissait qu'il serait perçu par le Gouvernement des Pays-Bas sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures un droit unique de 1.50 par tonneau.

De la part de la Belgique on voudrait bien faire admettre que ce droit a été accordé aux Pays-Bas en échange de l'abandon de leur souveraineté en faveur de la Belgique ou des nations sur les navires desquelles il était perçu. Rien n'est cependant plus éloigné des intentions de la conférence de Londres laquelle s'est toujours défendue énergiquement

d'avoir voulu porter atteinte au droit de souveraineté des Pays-Bas.

Le droit fiscal stipulé dans l'art. 9 est au contraire une reconnaissance de ce droit de souveraineté.

L'acte général du congrès de Vienne en déclarant la navigation des fleuves qui parcourent le territoire de différends peuples libre, n'a pas entendu supprimer les droits de souveraineté territoriale de ces peuples. Un de ces droits est celui de prélever une taxe comme droit de navigation ou de reconnaissance. Les prétentions contraires de la Belgique n'ont jamais été admises par la conférence qui s'est bornée à fixer à une somme de 1.50 le maximum de la taxe que les Pays-Bas étaient en droit de prélever. Loin d'être par conséquent un avantage qui leur était accordé titulo oneroso, la fixation d'une limite pour cette taxe constituait un sacrifice de la part des Pays-Bas.

Le droit en question n'avait aucun autre caractère que ceux qui ont été prélevés jusqu'à nos jours par différents Gouvernements allemands sur le Rhin et l'Elbe.

Le Gouvernement Belge comprenant que la perception de ce droit serait une entrave pour la navigation d'Anvers à la mer du Nord provoqua l'adoption par les chambres belges d'une loi en vertu de laquelle le trésor belge se chargea de l'acquittement de ces droits, dégrevant de cette manière la navigation des charges que lui imposait le péage. Le résultat de cette mesure fut un développement prodigieux du commerce d'Anvers et les sacrifices que la Belgique s'était imposés de ce chef furent amplement compensés par les avantages qu'elle rétirait de l'état florissant dans lequel se trouva depuis lors sa métropole commerciale.

Cependant le nombre des navires pour lesquels la Belgique devait acquitter le péage allant toujours en augmentant le

Gouvernement Belge calcula qu'une capitalisation à un taux modéré serait avantageuse pour lui. Il entama donc avec les Pays-Bas des négociations afin de leur faire adopter le principe de la capitalisation et avec les autres nations maritimes afin de leur faire partager les sacrifices qu'elle lui imposerait.

Tout le monde connait le résultat de ces négociations, menées avec beaucoup d'habilité par la diplomatie belge et grandement facilitées par le désir qui animait le Gouvernement Néerlandais de se rendre agréable au Cabinet de Bruxelles et de resserrer les liens intimes de bon voisinage qui existaient entre les deux pays. Le débat actuel soulevé par la Belgique fait un triste contraste avec l'attitude prise vis-a-vis d'elle par la Néerlande dans cette circonstance.

Quant aux Gouvernements étrangers ils ont fait preuve à cette occasion envers la Belgique d'une bienveillance dont nous nous sommes réjouis, dont nous ne sommes donc nullement envieux, mais qu'il est nécessaire de constater ici pour détruire les conséquences erronées tirées par le Gouvernement Belge de leur participation au rachat du péage. En effet, jusqu'ici la navigation de ces nations n'avait eu à souffrir aucune entrave par suite de l'établissement du péage, qui avait été acquitté par la Belgique, et le danger d'un retrait de la loi par laquelle cette dernière puissance s'etait chargée de ce payement n'était guères possible en présence de la nécessité dans laquelle se trouvait le Gouvernement Belge de maintenir le port d'Anvers dans la position favorable qui en était résultée pour lui. Le sacrifice auquel ont consenti les puissances maritimes était par conséquent pour ainsi dire gratuit, car sauf la diminution des droits de pilotage et l'abolition des droits de tonnage dans

le port d'Anvers, abolition réclamée du reste depuis longtemps par le commerce anversois, la Belgique n'a offert auxdites puissances aucune compensation. Quant aux Pays-Bas ils ont consenti à la capitalisation à un taux fort modéré d'un revenu qui allait en augmentant tous les ans, et qui, en présence de la progression qui s'était manifestée depuis quelques années dans le mouvement maritime d'Anvers, promettait de devenir infiniment plus considérable. Ils se sont en outre associés à l'obligation de diminuer les droits de pilotage sur l'Escaut. Sans nier qu'il y eut des considérations qui rendaient la capitalisation désirable également pour les Pays-Bas, il est incontestable que le résultat immédiat de cette mesure a été pour les Pays-Bas une diminution dans leurs sources de revenu, pour la Belgique par contre une diminution de dépenses. Si donc il était question d'obligations contractées envers les Puissances maritimes en retour des sacrifices auxquels elles ont consenti pour le rachat du péage ce ne pourrait être que la Belgique qui se les serait imposées. Les Pays-Bas ont uniquement pris l'engagement de ne jamais rétablir le péage; tant qu'ils observeront cet engagement le traité ne peut donner lieu à aucune réclamation ni intervention de la part des puissances qui y ont participé. Si la Belgique veut pour sa part, par reconnaissance pour la bienveillance qui lui a été témoignée par ces puissances, se mettre sous leur tutelle, libre a elle de le faire, quoiqu'une pareille conduite ne nous semble pas exempte d'inconvénients pour son indépendance, mais jamais elle n'aura le droit de nous forcer à la suivre dans cette voie.

Nous croyons avoir démontré suffisamment par ce qui précède le peu de fondement des prétendus droits que d'aprés la Belgique les puissances qui ont participé au rachat

du péage de l'Escaut auraient acquis vis-à-vis de la Néerlande, et l'importance que l'on doit accorder à la menace de la traduire devant la barre de ces Puissances; il nous reste maintenant à examiner si elle a d'une manière ou d'autre enfreint les obligations auxquelles elle est assujettie comme nation riveraine de l'Escaut et comme puissance signataire du traité de 1839.

Ces obligations ne sont, pour ce qui concerne le commerce étranger en géneral, pas autres que celles qui sont énumérées dans les art. 108—117 de l'acte général du congrès de Vienne. Nous voudrions bien qu'on nous indiquât une seule violation de ces stipulalions. Nous le demandons: les navires des peuples étrangers ne jouissent ils pas de toute la liberté possible quant à la navigation de l'Escaut? La Néerlande les force-t-elle à acquitter d'autres droits que ceux desquels on est convenu dans les traités? Le service des bouées et des balises laisse-t-il à désirer? Les passes de l'Escaut ne sont elles pas en parfait état de conservation? De quel droit la Belgique voudrait elle alors motiver une intervention de ces puissances?

Le barrage de l'Escaut Oriental occasionnera, au dire de certains ingénieurs belges, des atterrissements qui nuiront au régime de ce fleuve. Le Gouvernement Néerlandais qui a fait étudier à différentes reprises la question, est persuadé du contraire, mais même au cas ou ces prédictions viendraient à se réaliser, c'est seulement dans le cas où ce résultat serait bien dûment constaté que les Puissances intéressées à la navigation de l'Escaut auraient le droit d'exiger de la part de la Néerlande la construction de travaux destinés à écarter les inconvénients signalés. Quant au barrage lui même il échappe complètement à leur controle et à moins de supposer de la part de ces puissances une partialité qui

n'est motivée par aucun acte de la part des Pays-Bas, la Belgique ne peut pas être destinée à voir se réaliser son désir de faire de la question en litige une question internationale.

III.

Mais le Gouvernement Belge a-t-il acquis en vertu des articles du traité de 1839 qui concernent plus particulièrement la Belgique ou en vertu des stipulations des traités de 1842 et de 1843 des droits sur lesquels il pourrait baser ses réclamations? Il suffit de se rendre compte des obligations contractées par les Pays-Bas à cette occasion vis-à-vis de la Belgique pour se convaincre qu'également sous ce rapport les réclamations en question manquent complètement de fondement. Par l'art. 9 du traité du 19 Avril 1839 les Pays-Bas ont consenti à l'établissement de certaines servitudes en faveur de la Belgique, lesquelles faisant une exception au droit commun ne sont par leur nature même dans aucun cas susceptibles d'extension. Voici quelles sont ces servitudes. 1°. la libre navigation dans les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin et l'obligation au cas de suppression d'une des voies de navigation indiquées à l'art. 9 susmentionné, d'assigner à la navigation Belge une voie aussi bonne, sure et commode. 2°. la restriction apportée au droit des Pays-Bas d'établir à volonté des taxes sur la navigation Belge dans ces eaux intermédiaires. 3°. le droit d'établir un service de pilotage Belge dans les eaux hollandaises. 4°. le droit de pêche dans toute l'étendue de l'Escaut et 5° le

droit de surveillance commune sur le balisage, le pilotage et les passes de l'Escaut. On le voit la conférence de Londres n'a pas négligé les intérêts de la Belgique, mais parmi toutes les concessions que la nécessité a imposées à la Néerlande il n'y en a aucune qui implique l'obligation de subordonner les travaux qu'elle entend faire sur son propre territoire au bon plaisir de la Belgique. Le droit de surveillance commune sur les passes de l'Escaut est circonscrit à l'Escaut occidental et les attributions de la commission de surveillance, exactement formulées dans le règlement annexé au traité du 5 Novembre 1842 et confirmées par une pratique constante de 24 années, ne comprennent que l'entretien des bouées et balises et la surveillance du service de pilotage; son action est purement répressive, jamais il n'a été question de lui accorder un caractère préventif.

Les rapports entre les Pays-Bas et la Belgique découlant des traités ne s'écartent donc pas du droit commun dont les principes sont complètement opposés aux prétentions de la Belgique. Cette puissance ne s'est du reste pas fait faute d'appliquer chez elle dans la plus large mesure les droits revendiqués maintenant par les Pays-Bas, témoin les nombreux travaux qu'elle a fait exécuter à l'Escaut et à ses affluents en amont d'Anvers, travaux qui d'après le témoignage des ingénieurs belges ont plus gaté le régime de l'Escaut que ne pourrait le faire le barrage de l'Escaut Oriental, témoin les barrages de la Meuse et l'établissement des canaux dans la Campine contre lesquels les Pays-Bas ont en vain protesté pendant tant d'années. Et cependant il ne s'agissait pas alors de craintes chimériques ou d'éventualités pour le moins incertaines, mais d'un dommage réel reconnu par la Belgique elle même. Or ce qui est vrai pour la Belgique doit l'être également pour les Pays-Bas, ce qui

était il y a quelques années attentatoire à la dignité et à l'indépendance de la Belgique l'est maintenant également à la dignité et à l'indépendance des Pays-Bas et quand on vient nous dire dans les chambres belges: « nous espérons « que les hollandais ne feront pas de cette affaire une ques- « tion de dignité nationale, » on nous donne un conseil que les Belges eux mêmes rejetteraient avec indignation s'ils étaient à notre place.

IV.

Par les considérations qui précèdent nous croyons avoir suffisamment démontré que la Belgique n'a ni comme Puissance Européenne ni à titre privé le droit d'intervenir dans l'affaire du barrage de l'Escaut Oriental. Reste maintenant la question pratique ou technique. N'étant nullement compétents dans cette matière on ne nous en voudra pas de ne pas la traiter ici. Il suffira de répéter que tous les ingénieurs consultés par le Gouvernement Néerlandais sur les conséquences de cet ouvrage sont d'avis que bien loin d'être nuisible au régime de l'Escaut, il augmentera au contraire la navigabilité de ce fleuve. Or le corps d'ingénieurs néerlandais, tant du Waterstaat que de la marine Royale jouit d'une réputation de capacité générale et bien méritée. Dans les questions hydrauliques, les quelles, par suite de la nature du sol de leur patrie, sont celles dont ils sont appelés à s'occuper plus spécialement, ils peuvent passer à juste titre pour plus compétents que

les ingénieurs étrangers quels qu'ils soient et malgré toute l'autorité qu'on doive accorder au jugement de ceux-ci dans d'autres branches. Il n'y a donc pas de raison pour que le Gouvernement Néerlandais n'ait pas pleine confiance en eux et ait besoin des lumières d'ingénieurs étrangers. Mais est on si unanime en Belgique même concernant les concéquences du barrage? Tout le monde se rappèle la fameuse brochure de Mr. Kummer, dans laquelle cet habile ingénieur recherchant les causes de l'ensablement de l'Escaut et les moyens d'y porter remède conseillait entre autres l'établissement d'un barrage analogue à celui dont il s'agit. Il y a plus. En 1863 le Gouvernement Belge nomma une Commission chargée d'examiner la question. Deux des membres de cette commission se prononcèrent contre le barrage, les deux autres furent d'un avis opposé. Le Gouvernement Belge désirant obtenir des conclusions précises leur adjoignit alors un cinquième ingénieur qui fit pencher la balance du côté des opposants. Il faut avouer que le Cabinet de Bruxelles a eu la main bien peu heureuse dans cette occasion, car si son choix au lieu de tomber sur l'ingénieur adjoint à la commission, s'était fixé sur un autre, par exemple sur un de ceux qui par leur séjour en Flandres avaient été mieux à même d'étudier la question qu'un ingénieur venant du Hainaut ou de Namur, il est probable que l'avis de cette première commission aurait été conforme à celui des ingénieurs Néerlandais et que le différend actuel aurait été étouffé dans son germe.

Une deuxième commission belge instituée en 1865 ne fut pas plus heureuse dans ses appréciations, car elle aussi soutint que le barrage était nuisible au régime de l'Escaut. Le résultat de l'enquête instituée par la commission mixte hollando-belge, qui a constaté que le barrage serait favorable

à la navigabilité de l'Escaut d'Anvers à Bath, c'est à dire, de la partie du fleuve à laquelle la Belgique est le plus intéressée et dont le régime capricieux est le plus exposé à des déteriorations, est bien de nature à nous faire douter de la justesse des jugements portés par les commissions belges antérieures. De toutes les appréhensions formulées auparavant par la Belgique il ne reste donc que la crainte d'un ensablement possible de l'Escaut en aval de Bath. En présence du résultat de cette dernière enquête et de l'unanimité de nos ingénieurs à reconnaître l'inocuité, sinon l'utilité du barrage, comment voudrait on que le Gouvernement Néerlandais se soumit aux exigences de la Belgique et subordonnât l'achèvement d'un ouvrage d'une importance universelle, comme l'est le chemin de fer de Flessingue vers l'Allemagne, à une fantaisie de la Belgique?

Disons encore un mot de la menace formulée par les Ministres et les représentants belges de cesser le payement de la rente annuelle de 400.000 florins. Les hommes d'Etat belges en proférant cette menace ne se sont pas rendu compte de sa portée. En effet cette rente a été stipulée dans des traités solemnels, elle est accordée en échange d'avantages dont la Belgique a joui sans interruption, elle fait partie d'un des actes constitutifs de son indépendance. La violation de cette stipulation serait donc un premier coup de canif dans cet acte que certes la Belgique ne sera pas assez imprudente pour provoquer elle même. Mais en dehors de ces considérations de politique générale une pareille mesure ne serait nullement motivée par la conduite de la Néerlande, laquelle jusqu'ici a observé religieusement les stipulations de ses traités avec la Belgique. Il n'y aurait lieu à des représailles de la part de cette dernière puissance que si les Belges avaient à se plaindre d'un dommage réel résul-

tant de quelqu'acte injuste de la part de la Néerlande. Des craintes chimériques, des appréciations hypothétiques ne pourraient jamais lui donner le droit de se rendre elle même coupable d'une violation aussi flagrante de ses obligations envers la Néerlande.

Nous aimons donc à croire que ces menaces ont été proférées dans le feu de l'improvisation et nous sommes persuadés qu'elles ne peuvent pas être de nature à nous inspirer aucune crainte pour l'avenir. Mais nous les regrettons infiniment, car si des arguments de ce genre offrent moins d'inconvénients lorsqu'ils sont présentés dans les journaux, ou dans les écrits de particuliers, il n'en est pas de même lorsqu'ils émanent du Gouvernement ou des représentants d'une nation. — De nation à nation des menaces sont dangereuses, quand même on n'aurait pas l'intention de les exécuter. — Les représentants Néerlandais n'auraient ils pas le droit d'y répondre en menaçant la Belgique de lui retirer le droit de pêche, de navigation sur les eaux intermédiaires et d'autres représailles qui ne feraient qu'envenimer la question et dont le résultat final serait peut-être également funeste aux deux pays. — Heureusement jusqu'ici ils ont préféré garder vis-à-vis de la Belgique une attitude calme et digne et se sont bornés à défendre la dignité et l'indépendance de leur patrie sans entrer dans des considérations qui pourraient être de nature à nuire aux bonnes relations que tout le peuple Néerlandais désire conserver avec la Belgique.

Quant au Gouvernement, en accédant au désir du Cabinet de Bruxelles de soumettre la question technique à une enquête à faire par une commission d'ingénieurs des deux nations, il est allé jusqu'aux dernières limites de ce qu'il pouvait faire, et certes il ne supposait pas que le Gouver-

nement Belge reconnaitrait cette preuve de condescendance, qui comme on le sait a soulevé contre lui un violent orage à la 2le chambre des Etats Généraux, en provoquant à son insu, et contrairement à ce dont on était convenu, l'immixtion d'étrangers dans la question. Mais quoiqu'il en soit pour notre compte nous ne pouvons qu'approuver l'attitude qu'on garde dans les Pays-Bas vis-à-vis de nos voisins de Belgique et nous sommes persuadés qu'en envisageant la question sous son vrai jour ceux-ci finiront par reconnaitre que son importance a été énormément exagérée, que les intérets belges ne sont nullement menacés et qu'il ne vaut en réalité pas la peine de sacrifier à des craintes chimériques les relations d'étroite amitié qui depuis quelques années existent entre les deux nations.

La Haye, 25 Janvier 1867.

